

Fecha: 28-07-2025
Medio: El Mercurio
Supl.: El Mercurio - Cuerpo C
Tipo: Noticia general
Título: Puente Chacao supera 54% de avance, aunque muestra retraso en punto clave

Pág.: 7
Cm2: 494,2
VPE: \$ 6.491.854

Tiraje: 126.654
Lectoría: 320.543
Favorabilidad: ☐ No Definida

SOLEDAD NEIRA FARIAS

Más lento de lo que se presuponía al momento del último acuerdo firmado este año por el Ministerio de Obras Públicas (MOP) y el concesionario Puente Chacao, avanza el proyecto de construcción del viaducto que conectará Chiloé con el continente, entre Chacao y Parga, en la Región de Los Lagos.

Pese a que la mayor obra pública en ejecución en el país ya supera el 54,5% de avance físico, a abril de este año se esperaba que estuviera terminada la Pila Sur, lo que aún no ocurre.

“La fecha de entrega sigue siendo el 16 de octubre de 2028”, remarca Carlos Contreras, jefe del proyecto Puente Chacao, quien asegura que pese a lo complicado que ha estado el clima y una paralización, “de solo algunas horas”, de trabajadores de un sindicato, “son tiempos absolutamente recuperables (...), no hay un retraso significativo hasta el momento”.

Incluso el hormigonado ya supera el 92%, dice el ingeniero, y tanto las pilas norte y sur alcanzarán este año sus alturas máximas, cercanas a los 200 metros, tras lo cual vendrá una nueva etapa, que implicará también un cambio en las dotaciones de trabajadores, para recibir personal especializado en aceros.

Luego de alcanzadas las alturas máximas, vendrá la instalación de las sillas, que se están construyendo en Italia y sobre las que se soportará el cableado del viaducto.

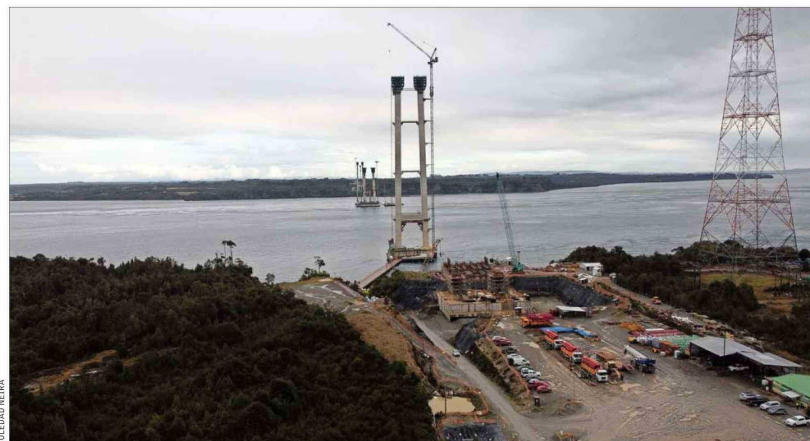
Mejoras a las rampas

“El puente va a servir en gran parte del año, pero los transbordadores no deben dejar de ope-

Plazo de entrega de la obra se mantiene para octubre de 2028:

Puente Chacao supera 54% de avance, aunque muestra retraso en punto clave

Se preveía que la Pila Sur de la obra que conectará a Chiloé con el continente estuviera lista en abril, lo que no ha sucedido.



SOLEDAD NEIRA

rar porque debido a los vientos, habrá muchas suspensiones del puente por el riesgo”, afirma Alejandro Tenorio, presidente del Sindicato de Oficiales de la Marina Mercante Austral (Sio-ma).

“Imagine pasar a 52 metros sobre el nivel del mar, con vien-

tos de 60 km/h: ¿cree que un bus de dos pisos va a poder? Y son 2.600 metros de longitud, es una distancia larga. Puede salir a un lado con un viento, y a mitad del canal le manda la pura ráfaga. Todo ese elemento de seguridad va a tener que ponderarse”, remarca el dirigente, que por lar-

gos años ha trabajado en los transbordadores en el canal.

Tenorio apunta a la urgencia de que el Estado invierta en nuevas rampas y que mejore las existentes: “Los transbordadores van a sobrevivir después del puente, porque la resistencia, como estructura, es una cosa,

entendiendo que superior a 200 km/h, pero la operación del puente va a tener limitaciones (...); con nuestra experiencia, de 50 km/h hacia arriba (no podrán circular vehículos). Y el cambio climático ha generado incrementos en las velocidades; en Faro Corona se midieron ra-

La altura de las pilas Norte (199 metros) y Sur (157 metros) permite ya dimensionar lo que será la estructura del Puente Chacao, de 2,7 km de longitud, entre Parga y Chacao. La central tendrá 157 metros de altura.

2014

fue la fecha de inicio de contrato para el diseño y construcción del Puente Chacao.

1.100

trabajadores en promedio este año es el máximo de mano de obra simultánea.

chas de 188 km/h. Ese es el tema de fondo”.

“La estructura está diseñada para soportar vientos de 250 km/h, pero la operación del puente va a estar normada por un manual”, que está en elaboración y que debe ser entregado por el contratista junto con la obra, afirma Contreras, quien descarta que por el momento se pueda colocar esos números.

A su vez, Tenorio reconoce que el puente va a agilizar el cruce: “Serán tres minutos”. Pero cuando el clima juegue en contra, tiene que haber una alternativa, “porque los transbordadores, buenos o malos, en 40 años han tenido menos de 1% de suspensión de operación. Es un sistema confiable (...) y el Estado se tiene que preparar para tener un sistema alternativo cuando el puente no pueda funcionar”, agrega.